Aeropuerto 1995

JUMBOS AL SUR

Por su envergadura, el nuevo aeropuerto de Ushuaia es la segunda obra pública en construcción del país. La expectativa es que lleguen aviones –incluso Jumbos– de prácticamente todos los países del continente e incluso naves de Europa y Australia

MARCANDO EL AGUJERO DE OZONO

Por un convenio con las Naciones Unidas se va a inaugurar en Ushuaia uno de los laboratorios más modernos del mundo. El objetivo es seguir de cerca la evolución del agujero de ozono y pronosticar todos los cambios que se produzcan

Ushuaia

APETITO

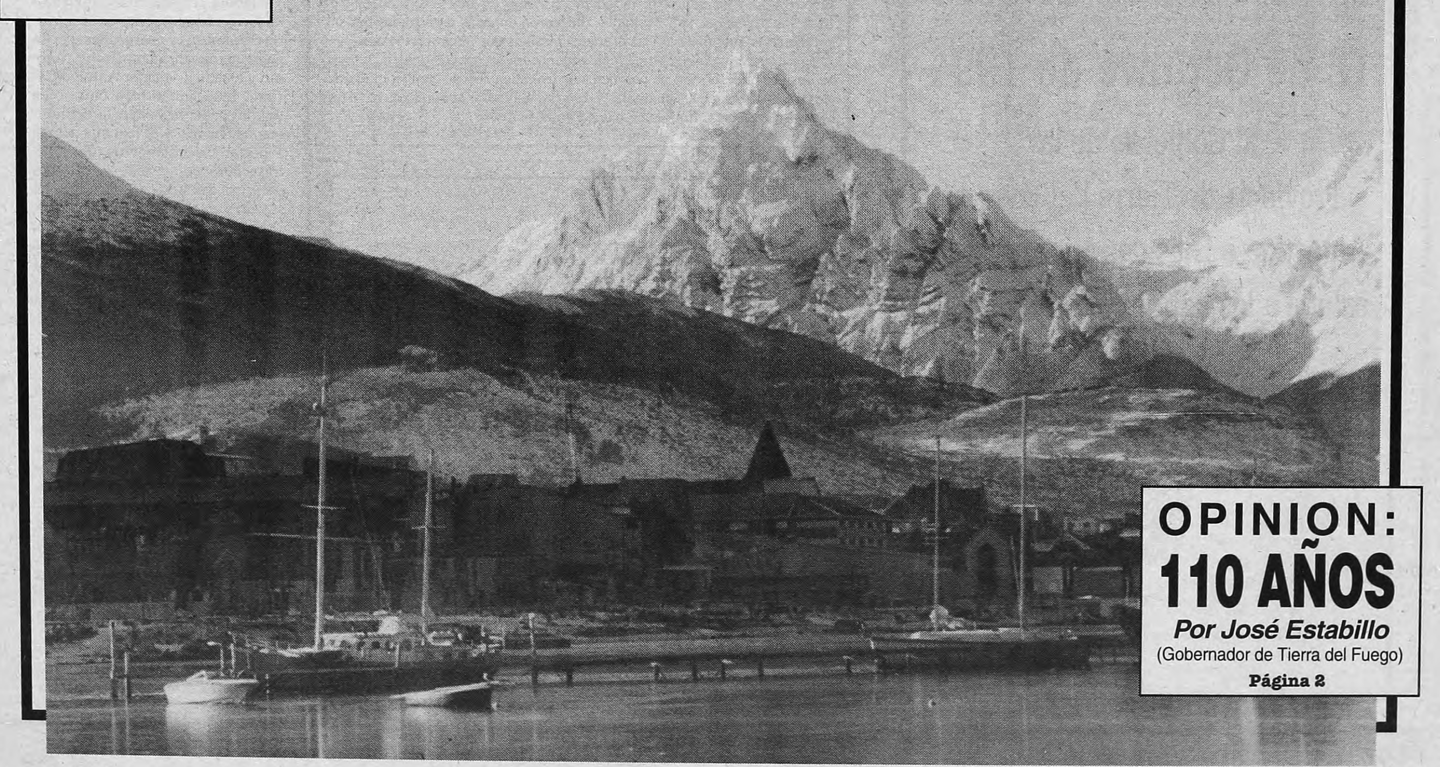
El paso del presidente Menem por Ushuaia en el 110 aniversario tendrá seguramente diferentes gustos. Por un lado lo están esperando los intendentes patagónicos, con los que se reunirá para tocar distintos temas, sobre todo el tema pesquero.

Unas horas más tarde, el Presidente tratará de distenderse en la inauguración del Ferrocarril Austral Patagónico. Según dijo la plana mayor de la empresa Tranex, dueña del Tren del Fin del Mundo, Menem viajará en el vagón presidencial (un coche especialmente preparado para él con todas las comodidades) junto con los colaboradores que lo acompañan. Pero todavía se especula con lo que hará después del balsámico viaje: tras ilustrarse profundamente sobre pescados varios, la intención será convencerlo para que deguste los mariscos con arroz de la "paella más grande del mundo", cuya sartén de un diámetro de seis metros sobrevivió ya a varios banquetes.

La pregunta que ahora se escucha es si el frío y el apetito pueden llevar a Menem a violar el estricto régimen que sigue, compartiendo una gigantesca mesa con los fueguinos.

La capital de Tierra del Fuego cumple un siglo y una década. A partir de una cárcel se edificó la ciudad más austral del mundo; punto de atracción y misterio para miles de turistas y puerta argentina hacia la Antártida

110 AÑOS EN EL FIN DEL MUNDO



OPINION: 110 AÑOS

Por José Estabillo
(Gobernador de Tierra del Fuego)

Página 2



*Por José Arturo Estabillo**

110 años

Un 12 de octubre de 1884, durante la presidencia de Julio Argentino Roca, la División Expedicionaria al Atlántico Sur, bajo el mando del coronel Augusto Lasserre, crea la Subprefectura Marítima de Ushuaia.

Así comienza la historia de esa pequeña aldea, hoy capital de la provincia, que va a cumplir ciento diez años de existencia. Desde su nacimiento fue signada con la más alta responsabilidad, como lo es sentar las bases de la soberanía nacional en este alejado territorio austral.

Ha transcurrido más de un siglo desde ese momento histórico y las sucesivas generaciones han cumplido con la tarea encomendada. La Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, la más joven de nuestro país, está en constante crecimiento. No sólo reafirma los derechos nacionales en el extremo sur de la República, sino que su ciudad capital se ha convertido en la puerta de entrada a la Antártida, posibilitando el correcto funcionamiento de las bases argentinas instaladas en el continente blanco.

Ushuaia, ciudad del fin del mundo, como se la suele denominar, es conocida por la insuperable belleza natural y los territorios vírgenes, que asombran al desprevenido visitante con sus espectaculares paisajes.

Pero es mucho más que el destino obligado de turistas ávidos de disfrutar de un lugar único en el planeta.

Ushuaia y sus pobladores han conformado con el paso de los años una unidad indisoluble, íntimamente comprometida con los destinos de la Nación.

Hace diez años, durante mi gestión al frente de la intendencia, conmemoramos el centenario de Ushuaia.

Hoy, desde el gobierno provincial, con el esfuerzo y participación de todos, continuamos con la tarea de mejorar y acrecentar la infraestructura en salud, educación, vivienda, seguridad, comunicaciones y servicios.

El crecimiento poblacional, producto de las corrientes migratorias internas, es el más alto del país. Esto nos obliga a buscar nuevos emprendimientos productivos que permitan satisfacer la demanda laboral.

El desafío está planteado. La provincia está en movimiento para dar cumplimiento a la misión que la Nación y la Historia le han encomendado.

** Gobernador de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.*

USHUAIA CUMPLE

ALLA LEJOS Y

Construir una ciudad a 3500 kilómetros de Buenos Aires y "sólo" a 4000 del Polo Sur parece una idea descabellada. Pero esta semana Ushuaia cumple 110 años y la mayoría de los argentinos la ven casi como una ciudad nueva. Lo cierto es que a partir de una cárcel, en un paraje hermoso y misterioso, se estableció la puerta hacia la Antártida y un reducto al que en los últimos años llegaron miles de argentinos en busca de la Isla de la Fantasía.

El museo del fin del mundo

Restos de herramientas y de armas que pertenecieron a los pueblos selk'-nam, haush y yagan (onas y yamanas, para el hombre blanco), piezas y artesanías fabricadas por los penados del Presidio y Cárcel de Reincidentes que funcionó en Ushuaia entre 1897 y 1947 –como un fósforo de cera con las tres primeras estrofas del Himno Nacional escritas a pulso en su derredor o una completa colección de aves de la zona embalsamadas–, son algunas de las atracciones que exhibe el Museo del Fin del Mundo, inaugurado en mayo de 1979 en un edificio centenario frente al canal de Beagle.

Visita de rigor para los casi 40.000 turistas que arriban cada temporada alta a Ushuaia, el museo propone un recorrido por sus ocho salas de techos altos que constituye un asombroso viaje por la historia de la más surpolar de las provincias argentinas.

Allí, los visitantes descubren puntas de arpones confeccionadas por los indígenas canoeros con huesos de lobos de mar, puntas de flecha y boleadoras usadas por los llamados onas para cazar guanacos y aves; los cuños y monedas con las que el buscador de oro Julio Popper pagaba por un par de orejas indias a los cazadores que lo acompañaban o una escultura de madera de Helena de Waldeck, esposa de Leopoldo, octavo hijo de la reina Victoria de Inglaterra, que fue el mascarón de proa del buque de bandera inglesa "Duchess of Albany", varado en 1853 en la entonces inexplorada bahía Policarpo, en el este de la isla. El navío permaneció intacto hasta su descubrimiento casi un siglo después.

El museo conserva una profusa colección de fotografías que reúne buena parte de los 110 años de historia fueguina: imágenes de la construcción del antiguo presidio –hoy Monumento Histórico Nacional y también escenario del film *El Viaje* de Pino Solanas–; retratos de penados como el anarquista Simón Radowitzky, autor del atentado que le quitó la vida a Ramón Lorenzo Falcón, el jefe de la policía bonaerense del gobierno de Hipólito Yrigoyen; instantáneas de nativos cazando o posando junto a sus familias y hasta una reproducción de un almacén de ramos generales como el que funcionaba en la ciudad a principios de siglo, donde los lugareños bajaban en trineo desde sus casas para hacer las compras.

"El Museo del Fin del Mundo es un teatro de la vida", graficó Pablo Oscar Zanola, director del museo desde que fue montado en el inmueble donde funcionó la sucursal Ushuaia del Banco Nación, construido con sólidas paredes de sesenta centímetros de espesor de piedra pizarra de la zona, asentadas con una mezcla de arcilla, cal y arena.

Además de las salas de exposición, el museo cuenta también con un quioscolibrería, una biblioteca con textos referidos a Tierra del Fuego inhallables en otro sitio, y un archivo histórico y patrimonial de toda la isla. Buena parte de las piezas que son exhibidas allí fueron donadas o prestadas por sus propietarios, miembros de las primeras familias que poblaron la zona.

Entre las actividades complementarias encaradas por personal del museo, se destaca el desarrollo de proyectos de investigación de campo en el área de las ciencias sociales, naturales y exactas; el brindar apoyo logístico a delegaciones de científicos nacionales y extranjeros.

(Por Elio Brat y Silvio Bocchicchio, desde Ushuaia)

Cuando hace 164 años Charles Darwin recaló en la bahía de Ushuaia, ni siquiera se le pasó por la cabeza que en ese lugar se levantaría la única ciudad argentina transcordillerana (ubicada por detrás de la Cordillera de los Andes) que, hoy por hoy, es el último enclave humano y ejido urbano en el sur de la Tierra. De allí que la "ciudad del Fin del Mundo", en sus primeros 110 años de vida sigue tejiendo a su alrededor un halo de misterio y curiosidad que la hace cada vez más atrayente para los miles de argentinos que aún no la conocen y otros tantos ciudadanos del mundo que ven en ella un "objetivo" a cumplir.

La Tierra del Fuego actual –flamante distrito a partir de la Ley de Provincialización de 1990 del hasta entonces Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur– muy lejos está de la colonización penal a la que fue destinada prácticamente desde que el comodoro Augusto Lasserre, un 12 de octubre de 1864.

En esa fecha se iza por primera vez la bandera argentina frente a las aguas del Canal Beagle, exactamente en el lugar donde hoy está la casona histórica en la que funciona la Legislatura Provincial.

El destino "presidiario" de esa tierra fue signada por las cárceles de San Juan del Salvamento (1884) y Puerto Cook (1891) en la Isla de los Estados; su posterior traslado a Bahía Golondrina y Bahía de Ushuaia (1902), como presidio militar y Cárcel de Reincidentes, respectivamente.

Luego, el Poder Ejecutivo nacional dispuso la fusión de ambos presidios para finalmente cerrar sus puertas definitivamente en el primer gobierno de Juan Domingo Perón, en 1947. Pero para entonces, y aun unos años después, pasaron por sus celdas muchos de los hombres del "peludo" Hipólito Yrigoyen, la mayoría de los dirigentes de la huelga de los trabajadores santacruceños de la Patagonia Trágica, en 1921, cientos de dirigentes sindicales en su mayoría comunistas y anarquistas, personajes peronistas como Jorge Antonio y el actual senador Antonio Cafiero. El penal se hizo famoso en todo el país por la dureza del regimen carcelario y el frío que debían soportar los prisioneros. También trascendió como sede de debates políticos que posteriormente tenían sus ecos en Buenos Aires.

Hablar de Ushuaia es pensar en el crecimiento demográfico más alto del país en las últimas tres décadas (ver recuadro I). También es ubicar el puerto –segundo a nivel nacional en carga y descarga de containers– más austral y más próximo al continente antártico. Es saborear la pesca mayor del país en centollas y centollones, con una producción que oscila anualmente entre las 250 y 300 toneladas. En resumen es jugar con los números en cualquier aspecto socioeconómico que nos detengamos, para siempre sorprendernos de sus resultados (ver recuadro II).

Pero, aunque geográficamente alejada, Ushuaia no escapa a las generales de la ley cuando de crisis económica se habla: siendo el rubro electrónico y la producción de electrodomésticos la industria base de la isla, la paulatina pérdida de las leyes de promoción para la región y el consecuente deterioro de las condiciones de vida están jaqueando la

110 AÑOS

HACE TIEMPO

existencia de las casi 30 mil almas que decidieron radicarse en esta ciudad. La pérdida de los beneficios de la población ha obligado a los ushuaienses a hacerse cargo de un impuesto a la distancia y de otro a su ubicación geográfica, abonados diariamente en el precio de los elementos de consumo imprescindibles para la supervivencia.

Con todo, hace bastante tiempo que los oídos de Ushuaia están escuchando una frase sobre su futuro: la Reconversión Económica. Los emprendimientos turísticos, la cercanía de la Antártida, la posibilidad de establecer invernaderos para la producción de verduras y hortalizas para el consumo, la explotación racional de la turba, la pesca y el nuevo aeropuerto son distintas alternativas que están siendo analizadas por los distintos funcionarios desde hace tiempo. Algunas se hallan en un avanzado estado de factibilidad.

Pero el hecho es que todavía sigue llegando gente hacia el sur, tal vez buscando lo que allá probablemente le sea difícil encontrar, pero en sus lugares de origen es directamente imposible.

La otrora Isla de la Fantasía por sus posibilidades económicas, ¿dará lugar a otra fantasía por su infraestructura turística? La gente común, quizá con menos dudas, ha decidido subir la apuesta: el número de alumnos anotados en la matriculación para la escuela primaria es una clara muestra de ello. Aunque Ushuaia cumpla 110 años, la mitad de la población de la provincia más joven del país son niños.

Ushuaia y en números

• Ushuaia está a 3040 kilómetros de Buenos Aires, a 5171 kilómetros de La Quiaca y a "sólo" 4000 del Polo Sur.

• En 1992, 2703 personas asentaron su domicilio en Ushuaia y al año siguiente fueron 4249. Entre el 1° de enero y el 30 de abril de 1994, el Registro Civil firmó 3953 cambios de domicilio, a razón de 47 por día.

• Cada doce personas que nacen en Tierra del Fuego apenas fallece una.

(Es la proporción de nacimientos sobre fallecimientos más alta del país).

• Entre enero y abril de 1994, 802 nuevos fueguinos obedecieron a la ascendente curva de natalidad. En los dos últimos años se registraron 4342 nacimientos (seis bebés por día).

• La tasa de mortalidad infantil es casi 20 puntos menor que la media nacional.

• Más de un tercio de la población fueguina está en edad escolar: en 1994 se matricularon casi 29.000 alumnos, un 11 por ciento más que en el 1993. El promedio de matrículas escolares pasó a un desorbitante 22,5 por ciento (la media normal del país oscila entre 0,5 y 1,7 por ciento).

EVOLUCION DE LA POBLACION TOTAL CENSADA EN USHUAIA
(por censos nacionales)
DEPARTAMENTO USHUAIA

1970	1980	Variación	1991	Variación
5.677 hab.	11.443 hab.	103.7%	29.696 hab.	153.4%

FUENTE: INDEC (Censo nacional de poblacion y vivienda 1991)



PROGRAMA DE ACTOS

Todos los festejos todos

Octubre 11

11.00: Inauguración del Ferrocarril Austral Fueguino de la empresa Tranex Turismo S.A. En la Estación del Fin del Mundo, Camping Municipal "Monseñor Aleman".

19.00: Vino de Honor ofrecido por el Prefecto Nacional Naval. En el Guardacosta "GC Prefecto Fique".

22.30: Fuegos artificiales en la Pasarela Luis Pedro Fique.

23.00: Gran Baile Popular. Con la presentación de La Mona Giménez en el Polideportivo. Entrada: $ 25.-

Octubre 12

9.00: El intendente de Ushuaia, Mario Daniele, recibirá el saludo de autoridades y pobladores en el Edificio Comunal.

9.45: Las autoridades colocarán una ofrenda floral en la Cruz Mayor del Cementerio (cementerio viejo), como homenaje a los viejos pobladores fallecidos.

10.00: Se descubrirá el busto en memoria del prefecto Luis Fique, en la pasarela que lleva su nombre (Av Maipú). Seguidamente se colocará una ofrenda floral en el busto del comodoro Augusto Laserre, en la Plazoleta 25 de mayo.

11.00: El intendente Mario Daniele dirigirá un mensaje a la población por el 110° aniversario de la ciudad. La ceremonia continuará con un desfile cívico-militar por la Av. Maipú.

14.00: Comienza el Segundo Festival de la Paella más austral del mundo. En el Complejo Polideportivo Municipal.

15.00: Regata por el 110° aniversario. En la Bahía de Ushuaia.

17.30: Inauguración de la sede del Centro de Ex Combatientes de Malvinas en Ushuaia.

19.00: Vino de Honor ofrecido por "Tierra Australis" como adhesión al 110° aniversario. En el muelle comercial.

20.30: Entrega de premios Regata Aniversario de Ushuaia, en la Prefectura Naval.

21.30: Fútbol de Estrellas. Polideportivo Municipal.

Octubre 13

9.30: Funciones del espectáculo "El mundo mágico de Emanuel". Cine Packewaia, entrada $ 5. Repite a las 14 y 18 horas.

11.30: Actos de la "Campaña de Protección y Cuidado del Medio Ambiente", organizada por el Jardín N° 8 Caminito de los Colores y comisiones vecinales de la zona norte. En el Jardín N° 8, Barrio La Oca. Nuevo acto a las 16.00 horas.

Octubre 22 y 23

Torneo Evita de Natación. En el Centro Polideportivo Municipal.

Octubre 24 y 25

20.00: Presentación del espectáculo teatral "El último varón" con la actuación de Darío Vittori, en el cine y teatro Packewaia. Entrada: $15. Repite a las 21.30 y 22 horas.

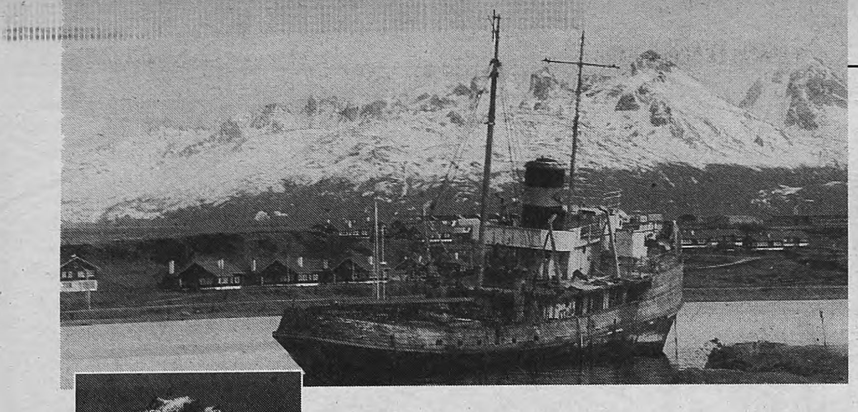
Octubre 29:

Regata "Día de la Prefectura Naval Argentina" en la Bahía de Ushuaia.

Torneo "Evita '94" de Hockey y Rugby. Centro Polideportivo Municipal.

Octubre 30

Maratón Atlética "Aniversario de Ushuaia". Organiza Asociación Weshiken y Dirección Municipal de Recreación y Deportes.





Casi el ciento por ciento de los cruceros a la Antártida van a pasar este año por la ciudad de Ushuaia.

El nuevo aeropuerto, con capacidad para que aterricen Jumbos, y la reducción en los precios de los pasajes son dos de los puntos clave para el desarrollo turístico de Ushuaia. La otra expectativa está centrada en que la ciudad se consolide como la puerta abierta hacia la Antártida. Francisco "Paco" Mayorga, secretario de Turismo de la Nación, habla de los desafíos que enfrenta la capital fueguina.

PACO MAYORGA, SECRETARI

"VENDRAN DE TOD

(*Por* ***Elio Brat****, desde Ushuaia*) "El tema Ushuaia es sumamente importante dentro de lo que es la promoción de la República Argentina, tanto en lo nacional como en lo internacional. Pienso que junto al INFUETUR y el sector privado, principalmente el hotelero, estamos realizando un buen trabajo para el desarrollo turístico en este punto tan singular del mundo. Pero todos estamos de acuerdo con que la clave para el futuro pasa por la parte de transporte y comunicaciones. Ese es el cuello de botella que se tiene aquí y en otros lugares del país. Pero como anuncio alentador, les puedo decir que se está trabajando muy positivamente en esta materia, ya que hay una comisión que específicamente se ocupa del transporte aerocomercial y de su legislación. Pero, sobre todo, siguiendo lo del sistema nacional de aeropuertos, donde Ushuaia va a tener la fortuna y el merecimiento de contar con uno de los más modernos a nivel nacional. Creo que esto puede permitir una nueva predisposición turística hacia la Tierra del Fuego, a partir de que en abril de 1995 se piensa tener los estudios del marco regulador en la materia."

–En su momento hubo tarifas diferenciales hacia el Sur. ¿Su idea personal es volver a ellas?

–Creo que la competitividad nos va a llevar a eso, ya que lo tenemos probado en otras regiones del país, donde a partir de la competencia las tarifas se han reducido en un 50 por ciento y la puja sigue. Justamente, respecto de Ushuaia, en estos días se realiza una audiencia pública donde lo más seguro es que se le otorgue el permiso a una nueva empresa para volar hacia este destino, lo que estoy convencido cambiará el mercado a través de una baja sustancial en el precio de los pasajes.

–Se espera que en mayo del '95 se inaugure el nuevo aeropuerto de Ushuaia, con una pista que permitirá hasta que el Jumbo baje por estos lados. ¿Se puede prever que el Vuelo Transpolar tenga como escala esta ciudad?

–La esperanza no pasa por una escala del transpolar de Aerolíneas sino que muchísimas compañías aéreas van a llegar a este punto en cuanto esté funcionando un aeropuerto de la magnitud y la calidad que tendrá el de Ushuaia. Esperamos vuelos desde otros continentes y del nuestro propio, donde tenemos un mercado regional muy importante en Brasil, Uruguay, Paraguay, Chile, Perú y tantos otros países. Todo esto reafirmará la calidad de Ushuaia como gran oferta turística para el mercado internacional.

–Ushuaia cumple 110 años: ¿cuál

JUMBOS EN EL AEROPUERTO (1995)

La segunda obra a nivel nacional

(*Por* ***Silvio Bocchicchio****, desde Ushuaia*) "El aeropuerto internacional de Ushuaia impulsará el turismo en toda la provincia y ésa será una de las principales actividades que podremos desarrollar", insiste el gobernador de Tierra del Fuego, José Arturo Estabillo, cada vez que se refiere al Programa de Reconversión Económica encarado por su gestión para compensar "con recursos genuinos" la delicada situación que atraviesa el sector industrial, pilar de la economía fueguina. Hay quien se esperanza con inaugurar la obra en mayo de 1995; otros juran que, a más tardar, a fin del '95 el primer avión aterrizará en la flamante pista.

La construcción de la primera etapa del aeropuerto en la Península de Ushuaia está a cargo del consorcio italiano Impregilo, que agrupó en una UTE (Unión Transitoria de Empresas) a dos firmas nacionales, Yglis S.A. y Coonsur S.A.. Esta fase comprende la realización de la pista, las calles internas de rodaje y el camino de acceso al aeropuerto, con un presupuesto inicial de 46,5 millones de dólares totalmente solventados por el Estado nacional.

Este grupo empresario inició la obra en 1989, pero luego suspendió los trabajos por presuntos problemas financieros y la retomó en 1992. Ahora, anunció el fin de esta primera etapa para enero de 1995. En ese plazo, la obra habrá insumido 67.000 metros cúbicos de hormigón, 26.000 de cemento alemán y gran cantidad de explosivos plásticos para volar el pico de tres cerros. Uno de ellos, de cuarenta metros de altura, generó a su vez 3 millones de metros cúbicos de roca que fueron utilizados para rellenar valles y otras depresiones del terreno donde se asentará la pista de 2900 metros de longitud por 60 metros de ancho y 32 centímetros de espesor.

Durante el pico de tareas, la UTE empleó a 360 obreros (hoy conserva 186) trabajando en dos turnos durante día y noche, y el ministro provincial de Obras y Servicios Públicos, José Garruño, consideró que "por el movimiento del suelo realizado, ésta es la segunda obra más importante del país, detrás de Yacyretá".

"Las condiciones climáticas son nuestro principal problema para trabajar, porque el hormigón necesita para fraguar sin inconvenientes una temperatura ambiente de 5 grados, y aquí el promedio de invierno es de cero", detalló el encargado de material de obra, Federico Heinecke.

Por sus dimensiones el nuevo aeropuerto de Ushuaia permitirá el arribo de aeronaves de gran porte y por su nuevo trazado (en dirección paralela al Canal de Beagle) se facilitará en gran medida las maniobras de aterrizaje y despegue, que al antiguo aeropuerto limitaba hasta ahora a los pilotos más experimentados, debido a que tenían que cruzar la Cordillera de los Andes e inmediatamente sobrevolar a muy baja altura la ciudad para poder aterrizar.

Mientras el gobierno provincial prepara los pliegos licitatorios para la construcción de las obras complementarias (como la aeroestación y los hangares) el gobernador Estabillo aseguró que el presidente Carlos Menem "tiene sumo interés en inaugurar esta obra" y reclamó al Estado nacional la garantía de los créditos "porque vamos a hacer una inversión genuina de recursos para que juntos podamos culminar esta importante obra, para el desarrollo futuro de Tierra del Fuego". Teóricamente, sería el gobierno provincial el que se haría cargo de la administración del equipamiento y construcción de la torre de control, VOR y del suministro de gas, agua y energía eléctrica. Sobre los servicios restantes como el mantenimiento de pista, planta de combustible y la aeroestación, Garramuño aseguró que "la intención es privatizar lo más posible".







"A Ushuaia llegarán vuelos de Brasil, Chile, Estados Unidos y Europa. Las posibilidades son inmensas."



Casi el ciento por ciento de los cruceros a la Antártida van a pasar este año por la ciudad de Ushuaia.

El nuevo aeropuerto, con capacidad para que aterricen Jumbos, y la reducción en los precios de los pasajes son dos de los puntos clave para el desarrollo turístico de Ushuaia. La otra expectativa está centrada en que la ciudad se consolide como la puerta abierta hacia la Antártida. Francisco "Paco" Mayorga, secretario de Turismo de la Nación, habla de los desafíos que enfrenta la capital fueguina.

PACO MAYORGA, SECRETARIO DE TURISMO

"VENDRAN DE TODOS LADOS"

(Por Elio Brat, desde Ushuaia) "El tema Ushuaia es sumamente importante dentro de lo que es la promoción de la República Argentina, tanto en lo nacional como en lo internacional. Pienso que junto al INFUETUR y el sector privado, principalmente el hotelero, estamos realizando un buen trabajo para el desarrollo turístico en este punto tan singular del mundo. Pero todos estamos de acuerdo con que la clave para el futuro pasa por la parte de transporte y comunicaciones. Ese es el cuello de botella que se tiene aquí y en otros lugares del país. Pero como anuncio alentador, les puedo decir que se está trabajando muy positivamente en esta materia, ya que hay una comisión que específicamente se ocupa del transporte aerocomercial y de su legislación. Pero, sobre todo, siguiendo lo del sistema nacional de aeropuertos, donde Ushuaia va a tener la fortuna y el merecimiento de contar con uno de los más modernos a nivel nacional. Creo que esto puede permitir una nueva predisposición turística hacia la Tierra del Fuego, a partir de que en abril de 1995 se piensa tener los estudios del marco regulador en la materia."

–En su momento hubo tarifas diferenciales hacia el Sur. ¿Su idea personal es volver a ellas?

–Creo que la competitividad nos va a llevar a eso, ya que lo tenemos probado en otras regiones del país, donde a partir de la competencia las tarifas se han reducido en un 50 por ciento y la puja sigue. Justamente, respecto de Ushuaia, en estos días se realiza una audiencia pública donde lo más seguro es que se le otorgue el permiso a una nueva empresa para volar hacia este destino, lo que estoy convencido cambiará el mercado a través de una baja sustancial en el precio de los pasajes.

–Se espera que en mayo del '95 se inaugure el nuevo aeropuerto de Ushuaia, con una pista que permitirá hasta que el Jumbo baje por estos lados. ¿Se puede prever que el Vuelo Transpolar tenga como escala esta ciudad?

–La esperanza no pasa por una escala del transpolar de Aerolíneas sino que muchísimas compañías aéreas van a llegar a este punto en cuanto esté funcionando un aeropuerto de la magnitud y la calidad que tendrá el de Ushuaia. Esperamos vuelos desde otros continentes y del nuestro propio, donde tenemos un mercado regional muy importante en Brasil, Uruguay, Paraguay, Chile, Perú y tantos otros países. Todo esto reafirmará la calidad de Ushuaia como gran oferta turística para el mercado internacional.

–Ushuaia cumple 110 años: ¿cuál es su visión personal respecto de la gente de la ciudad más austral del país y del mundo?

–Desde muy chico viajo a la Tierra del Fuego y evidentemente mi aspiración es terminar mi función con la inauguración del aeropuerto de Ushuaia. También espero poder decir que dejamos una legislación en materia aerocomercial que favorezca a todos los fueguinos y al país entero. Por eso creo que acá hay que seguir trabajando y se está haciendo muy bien... Quiero alentar a toda la gente que he visto realizando inversiones de todo tipo en distintos emprendimientos. Nosotros esperamos darle toda la infraestructura necesaria para que no se sientan solos, buscando sostener todos los esfuerzos económicos que se han hecho y se harán en esta provincia.

JUMBOS EN EL AEROPUERTO (1995)

La segunda obra a nivel nacional

(Por Silvio Bocchicchio, desde Ushuaia) "El aeropuerto internacional de Ushuaia impulsará el turismo en toda la provincia y ésa será una de las principales actividades que podremos desarrollar", insiste el gobernador de Tierra del Fuego, José Arturo Estabillo, cada vez que se refiere al Programa de Reconversión Económica encarado por su gestión para compensar "con recursos genuinos" la delicada situación que atraviesa el sector industrial, pilar de la economía fueguina. Hay quien se esperanza con inaugurar la obra en mayo de 1995; otros juran que, a más tardar, a fin del '95 el primer avión aterrizará en la flamante pista.

La construcción de la primera etapa del aeropuerto en la Península de Ushuaia está a cargo del consorcio italiano Impregilo, que agrupó en una UTE (Unión Transitoria de Empresas) a dos firmas nacionales, Yglis S.A. y Coonsur S.A.. Esta fase comprende la realización de la pista, las calles internas de rodaje y el camino de acceso al aeropuerto, con un presupuesto inicial de 46,5 millones de dólares totalmente solventados por el Estado nacional.

Este grupo empresario inició la obra en 1989, pero luego suspendió los trabajos por presuntos problemas financieros y la retomó en 1992. Ahora, anunció el fin de esta primera etapa para enero de 1995. En ese plazo, la obra habrá insumido 67.000 metros cúbicos de hormigón, 26.000 de cemento alemán y gran cantidad de explosivos plásticos para volar el pico de tres cerros. Uno de ellos, de cuarenta metros de altura, generó a su vez 3 millones de metros cúbicos de roca que fueron utilizados para rellenar valles y otras depresiones del terreno donde se asentará la pista de 2900 metros de longitud por 60 metros de ancho y 32 centímetros de espesor.

Durante el pico de tareas, la UTE empleó a 360 obreros (hoy conserva 186) trabajando en dos turnos durante día y noche, y el ministro provincial de Obras y Servicios Públicos, José Garruño, consideró que "por el movimiento del suelo realizado, ésta es la segunda obra más importante del país, detrás de Yacyretá".

"Las condiciones climáticas son nuestro principal problema para trabajar, porque el hormigón necesita para fraguar sin inconvenientes una temperatura ambiente de 5 grados, y aquí el promedio de invierno es de cero", detalló el encargado de material de obra, Federico Heinecke.

Por sus dimensiones el nuevo aeropuerto de Ushuaia permitirá el arribo de aeronaves de gran porte y por su nuevo trazado (en dirección paralela al Canal de Beagle) se facilitará en gran medida las maniobras de aterrizaje y despegue, que al antiguo aeropuerto limitaba hasta ahora a los pilotos más experimentados, debido a que tenían que cruzar la Cordillera de los Andes e inmediatamente sobrevolar a muy baja altura la ciudad para poder aterrizar.

Mientras el gobierno provincial prepara los pliegos licitatorios para la construcción de las obras complementarias (como la aeroestación y los hangares) el gobernador Estabillo aseguró que el presidente Carlos Menem "tiene sumo interés en inaugurar esta obra" y reclamó al Estado nacional la garantía de los créditos "porque vamos a hacer una inversión genuina de recursos para que juntos podamos culminar esta importante obra, para el desarrollo futuro de Tierra del Fuego". Teóricamente, sería el gobierno provincial el que se haría cargo de la administración del equipamiento yconstrucción de la torre de control, VOR y del suministro de gas, agua y energía eléctrica. Sobre los servicios restantes como el mantenimiento de pista, planta de combustible y la aeroestación, Garramuño aseguró que "la intención es privatizar lo más posible".

DIANA GALIMBERTI

Camino a la Antártida

La cercanía geográfica de Ushuaia de la Antártida asume, al acercarse al año 2000, una nueva significación e importancia, no sólo para la provincia más austral del país, Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, sino también para la política antártica de toda la república.

Un fuerte dinamismo histórico se ha reflejado siempre en el manejo de los asuntos antárticos a nivel mundial. Si por un lado la cooperación internacional constituye el fundamento de la coexistencia pacífica de más de 40 naciones dentro del sistema del Tratado Antártico, por el otro esto no impide que exista una cierta competencia en las esferas del prestigio y de la influencia.

Es con este nuevo enfoque que puede ser interpretada la cercanía natural de Ushuaia a la Antártida, convirtiendo esta ventaja meramente geográfica en una ventaja geopolítica y económica. En otras palabras, si Ushuaia es la ciudad más cercana a la Antártida en el mundo, y si un número siempre mayor de organizaciones nacionales e internacionales (tanto gubernamentales como no gubernamentales) desarrollan actividades en el con-tinente blanco, la capital de Tierra del Fuego se convierte en una escala logística obligada para acceder al cuadrante antártico sudamericano.

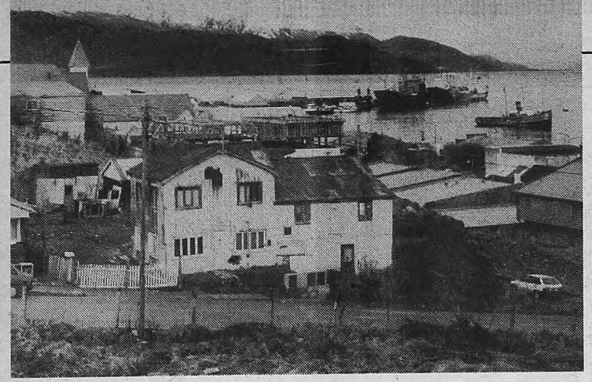
Así, no sólo su puerto y aeropuerto se transforman en infraestructuras imprescindibles y de fuerte impacto económico, sino también aseguran el desarrollo de una amplia oferta local de servicios especializados, como talleres técnicos y mecánicos, reparaciones, depósitos y galpones, provisiones alimentarias y equipos polares, laboratorios científicos, apoyo a la navegación y seguridad náutica, sólo para mencionar algunos.

Tal vez el turismo ha sido la actividad que más ha contribuido a fomentar esta nueva conciencia sobre el rol de Ushuaia como puerta antártica internacional. Si ya en la temporada 1992-93 Ushuaia captaba aproximadamente dos tercios del tráfico turístico mundial a la Antártida, el próximo verano de 1994-95 se prevé un aumento cercano al ciento por ciento, con un tránsito de entre siete y ocho mil turistas.

El desafío que nos pone la Antártida del 2000 es sin duda fascinante. En este momento, Argentina se encuentra en excelentes condiciones para aumentar su eficiencia en materia antártica, coordinando acciones entre provincia y nación, y consolidando a Ushuaia como la puerta óptima de Sudamérica. Para que nuestra Antártida no se vuelva obsoleta, tenemos muchas cartas para jugar. Pero, como siempre, la historia dirá...

* Diana Galimberti es coordinadora de la Oficina Antártica del INFUETUR (Instituto Fueguino de Turismo).

Domingo 9 de octubre de 1994



"A Ushuaia llegarán vuelos de Brasil, Chile, Estados Unidos y Europa. Las posibilidades son inmensas."

O DE TURISMO

OS LADOS"

es su visión personal respecto de la gente de la ciudad más austral del país y del mundo?

–Desde muy chico viajo a la Tierra del Fuego y evidentemente mi aspiración es terminar mi función con la inauguración del aeropuerto de Ushuaia. También espero poder decir que dejamos una legislación en materia aerocomercial que favorezca a todos los fueguinos y al país entero. Por eso creo que acá hay que seguir trabajando y se está haciendo muy bien... Quiero alentar a toda la gente que he visto realizando inversiones de todo tipo en distintos emprendimientos. Nosotros esperamos darle toda la infraestructura necesaria para que no se sientan solos, buscando sostener todos los esfuerzos económicos que se han hecho y se harán en esta provincia.

DIANA GALIMBERTI

Camino a la Antártida

La cercanía geográfica de Ushuaia de la Antártida asume, al acercarse al año 2000, una nueva significación e importancia, no sólo para la provincia más austral del país, Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, sino también para la política antártica de toda la república.

Un fuerte dinamismo histórico se ha reflejado siempre en el manejo de los asuntos antárticos a nivel mundial. Si por un lado la cooperación internacional constituye el fundamento de la coexistencia pacífica de más de 40 naciones dentro del sistema del Tratado Antártico, por el otro esto no impide que exista una cierta competencia en las esferas del prestigio y de la influencia.

Es con este nuevo enfoque que puede ser interpretada la cercanía natural de Ushuaia a la Antártida, convirtiendo esta ventaja meramente geográfica en una ventaja geopolítica y económica. En otras palabras, si Ushuaia es la ciudad más cercana a la Antártida en el mundo, y si un número siempre mayor de organizaciones nacionales e internacionales (tanto gubernamentales como no gubernamentales) desarrollan actividades en el con-tinente blanco, la capital de Tie- rra del Fuego se convierte en una escala logística obligada para acceder al cuadrante antártico sudamericano.

Así, no sólo su puerto y aeropuerto se transforman en infraestructuras imprescindibles y de fuerte impacto económico, sino también aseguran el desarrollo de una amplia oferta local de servicios especializados, como talleres técnicos y mecánicos, reparaciones, depósitos y galpones, provisiones alimentarias y equipos polares, laboratorios científicos, apoyo a la navegación y seguridad náutica, sólo para mencionar algunos.

Tal vez el turismo ha sido la actividad que más ha contribuido a fomentar esta nueva conciencia sobre el rol de Ushuaia como puerta antártica internacional. Si ya en la temporada 1992-93 Ushuaia captaba aproximadamente dos tercios del tráfico turístico mundial a la Antártida, el próximo verano de 1994-95 se prevé un aumento cercano al ciento por ciento, con un tránsito de entre siete y ocho mil turistas.

El desafío que nos pone la Antártida del 2000 es sin duda fascinante. En este momento, Argentina se encuentra en excelentes condiciones para aumentar su eficiencia en materia antártica, coordinando acciones entre provincia y nación, y consolidando a Ushuaia como la puerta óptima de Sudamérica. Para que nuestra Antártida no se vuelva obsoleta, tenemos muchas cartas para jugar. Pero, como siempre, la historia dirá...

* Diana Galimberti es coordinadora de la Oficina Antártica del INFUETUR (Instituto Fueguino de Turismo).





Eduardo Bessera hace solamente seis meses que asumió como intendente del Parque Nacional Tierra del Fuego. "Somos muy pocos para controlar todo", dice mientras reflexiona sobre cuáles son los problemas (muchos) de uno de los parques más bellos que tiene la Argentina.

"Buscamos que entiendan que se debe respetar a la naturaleza"

"El Parque Nacional Tierra del Fuego todavía no tiene problemas graves, estamos a tiempo de evitar que eso suceda", advirtió el intendente de la más austral de las áreas protegidas del país, Eduardo Bessera. A sólo seis meses de haber asumido, debió encarar la tarea de rezonificar las áreas de uso de estas 63.000 hectáreas condenadas a conservación condicionada por la explosión demográfica de Ushuaia, la tala clandestina de sus bosques, la reproducción de los castores, la introducción de perros y ganado cimarrón y finalmente por el ingreso de los vehículos de doble tracción en las zonas de reserva natural estricta, a las que contaminan con ruido y la erosión del suelo.

Aunque la mayor dificultad que afrontan los guardaparques está asociada a la creciente demanda producida por el aumento poblacional –Ushuaia casi no tiene lugares de esparcimiento y la gente presiona mucho sobre el parque–, los problemas históricos persisten. Según Bessera, "contamos con más equipamiento, pero seguimos con poco personal para realizar el control y la vigilancia necesarios".

"Buscamos que el habitante de Ushuaia entienda que debe respetar siempre a la naturaleza, pero más el Parque Nacional, porque representa un sitio de gran importancia turística para la provincia y, por ende, un recurso económico", puntualizó el intendente.

Otra antigua preocupación para los guardaparques es la proliferación de las colonias de castores, estimadas por los especialistas del Centro Austral de Investigaciones Científicas (CADIC) en más de 50.000 en toda la isla. Para Bessera "hay que plantearse seriamente erradicar a esta especie introducida artificialmente –deteriora los troncos de los árboles, hace túneles que debilitan todas las plantas–, pero ninguna acción dará resultado si no se encara en forma conjunta entre argentinos y chilenos". El titular del parque negó "haberle declarado la guerra santa" al castor, pero al mismo tiempo criticó la "dualidad" que existe en torno de este roedor, al señalar que "por un lado lo presentan como un atractivo turístico y por el otro se invierte dinero y esfuerzo en controlar su impacto ambiental que, aunque no está cuantificado, es altísimo y atenta contra cualquier plan de manejo en las áreas forestales de la provincia".

El "muchísimo ganado" que ingresa al parque desde las estancias chilenas y argentinas lindantes impide la regeneración de las áreas boscosas explotadas por un viejo aserradero y por los reclusos del antiguo presidio de Ushuaia antes de la creación del Parque Nacional. La zona será objeto de un "operativo de erradicación" a cargo de la gendarmería. "Fijaremos plazos legales para que los propietarios retiren a sus animales. Una vez vencido, apelaremos al rifle sanitario, miembros del SENASA analizarán la calidad de la carne y, si es apta para consumo humano, la donaremos a comedores escolares, al hospital y a las demás instituciones que lo requieran", indicó el intendente del parque.

Por otro lado, la instalación de la empresa multinacional norteamericana Trillium Corporation en las 240.000 hectáreas de bosque compradas en el lado chileno de la isla, pegadas al Parque Nacional, fue considerada como "un problema complejo" por Bassera. Esta industria, que también es dueña de varios miles de hectáreas dentro del territorio argentino, tiene previsto fabricar astillas ("chips") con el frágil bosque de lenga de la región y exportarlas a Japón para la producción de pasta de papel de alta calidad. "Este emprendimiento puede afectar gravemente al parque si la empresa hace un manejo inadecuado. En ese sentido la naturaleza no conoce fronteras, el ecosistema sigue siendo el mismo. Lo ideal sería que haya zonas de amortiguación del impacto: reservas naturales en los límites del parque, como sí existen en el lado argentino", abundó Bessera. Las organizaciones ambientalistas y las autoridades de Tierra del Fuego están siguiendo con atención los pasos dados por Trillium. Por el momento, ya ha sido presentada una denuncia en el Juzgado Federal de Ushuaia, ante los indicios de que un aserradero chileno presumiblemente asociado a la multinacional habría realizado una tala clandestina de árboles en varios sectores del Parque Nacional.

Campeones mundiales del agua

Un ushuaiense consume 670 litros de agua por día, el doble que un habitante de una ciudad del Primer Mundo. La ciudad de la nieve, los arroyos y los glaciares potabiliza en cada jornada 18 millones de litros de agua que son consumidos en el mismo plazo por los 27.000 usuarios del servicio que presta la Dirección Provincial de Obras y Servicios Sanitarios (DPOYSS).

Paradójicamente los picos de alto consumo se producen durante el invierno, por dos motivos que tienen que ver con las bajas temperaturas; uno es que los cauces de agua que descienden de la montaña y nutren de agua a las plantas potabilizadoras disminuyen su caudal debido al congelamiento, y el otro porque los habitantes de los denominados "barrios altos" de la ciudad y los que están asentados en viviendas precarias dejan abiertas las canillas durante la noche para que el agua fluya y no se solidifique en el interior de las cañerías, provocando el corte del suministro y la eventual rotura de los caños.

Este último caso, que cada noche origina el malgasto de miles de litros de agua por domicilio, "podría evitarse si la gente protegiera las cañerías con la aislación térmica adecuada y enterrara la instalación a una profundidad tal que evite su congelamiento", explicó el vicepresidente de la DPOYSS, José Luis Feliciotti, quien se ocupó de vigilar al ex coronel carapintada Mohamed Alí Seineldín durante su primera reclusión en el penal de Magdalena.

La mayor planta potabilizadora de la ciudad trata 210 litros por segundo del agua que capta por el deshielo del Glaciar Le Martial, ubicado en la cadena montañosa que envuelve a Ushuaia desde el norte contra la costa del Canal de Beagle. Pero su producción es insuficiente "porque es una estructura preparada para 15 o 20 mil habitantes y hoy tenemos muchos más", admitió el ex gendarme.

Con la expansión poblacional experimentada por Ushuaia desde la Promoción Industrial, la geografía de montañas sobre la que fue erguida esta ciudad albergó el asentamiento de muchos barrios en alturas superiores a la de las plantas potabilizadoras, lo que dificulta aún más la extensión de la red hacia todos los domicilios. Según abundó el ingeniero de la DPOYSS Luis Fernández "esto lleva a que tengamos que subir por bombeo el agua que baja por gravedad, y eso incrementa mucho los costos del servicio".

Durante el último invierno, una merma en el abastecimiento de agua que afectó a uno de los sectores de cota más alta de la ciudad reavivó el debate en torno de la "municipalización o privatización" del servicio. Al respecto, el ministro de Obras Y Servicios Públicos, Jorge Garramuño reiteró que "la postura del gobierno es transferir el servicio al municipio una vez que las obras emprendidas (como el mejoramiento de redes o la construcción de cisternas) estén finalizadas; porque demandaron una inversión cercana a los 5 millones de pesos".

VIGILANCIA ATMOSFERICA EN USHUAIA

ESE OZONO TAN TEMIDO

La organización meteorológica mundial está a punto de inaugurar la estación de vigilancia atmosférica global en Ushuaia. Un importantísimo paso científico en la investigación del agujero de ozono y sus posibles consecuencias.



Una de las dos nuevas estaciones de Vigilancia Atmosférica Global (VAG) que instaló en el mundo la Organización Meteorológica Mundial (OMM) será inaugurada a mediados de noviembre en Ushuaia. La instalación de la VAG en Punta Pingüinos, un sitio apartado de la Península de Ushuaia, significa la firma de un convenio celebrado entre las Naciones Unidas –a través de la OMM–, la Fuerza Aérea –por intermedio del Servicio Meteorológico Nacional– y el gobierno provincial de Tierra del Fuego. Se trata de una estructura de moderno equipamiento que alcanza la totalidad de las actividades que realiza la OMM relativas al control y seguimiento de la composición de la atmósfera terrestre, poniendo especial énfasis en las mediciones de los parámetros fundamentales para el estudio del cambio climático mundial.

Mediante un complejo sistema denominado "de alerta temprana", las concentraciones de los gases que producen el llamado "efecto invernadero", modificaciones en la capa de ozono, la composición química de la lluvia y la nieve y la cantidad y composición de las partículas de polvo en suspensión.

"Este programa nos va a permitir entender mejor el océano y la biosfera, lo que servirá para pronosticar las futuras condiciones de la atmósfera y sus interacciones. A partir de ello, podremos asesorar, planificar y coordinar las decisiones relativas al medio ambiente que se deban adoptar en el próximo siglo", explicó el teniente de la Fuerza Aérea especializado en ozono Gabriel Karamanian.

Emplazada a cinco kilómetros de Ushuaia, pero a sólo unos 2000 metros del aeropuerto internacional que está en plena construcción, esta estación está considerada como una de las más importantes de la red que componen nueve similares. Es la única instalada en la franja comprendida entre las altitudes que pasan por la VAG de Cape Green (Nueva Zelanda) y South Pole (Antártida), justamente en la región en la que se registra la disminución en la capa de ozono.

"Esto no es el fin de la Tierra. Esto es el comienzo, o al menos lo más parecido a como esto era antes." Así describió a Ushuaia en uno de los pizarrones de la VAG (en alusión a los buenos aires que se respiran aquí) uno de los científicos norteamericanos que participaron, el último 5 de setiembre, de la puesta en funcionamiento de los equipos para su calibración.

"La ubicación de esta VAG a 15 metros sobre el nivel del mar y orientada hacia los vientos predominantes del sudoeste que provienen del Canal Beagle hace que esté a barlovento de la ciudad, lo que permite que las mediciones aquí efectuadas no estén afectadas por la polución urbana", destacó el ingeniero Sergio Lupo de la Dirección Provincial de Hidráulica y Recursos Energéticos Renovables, añadiendo que "si los vientos cambian, y provienen de Ushuaia, las mediciones de la VAG aportarán datos sobre el nivel de contaminación urbana; sumamente útiles para la planificación de la ciudad".

Desde la estación VAG de Ushuaia también se realizarán mediciones a largo plazo que pasarán a engrosar los bancos de datos científicos internacionales referidos a los gases que intervienen en los procesos químicos atmosféricos, de la radiación terrestre y solar, de aerosoles y componentes en las lluvias y de todos los parámetros meteorológicos convencionales.



La tierra sin fuego

El hábito de fumar dejará de ser el vicio más económico para los estatales de Tierra del Fuego en menos de sesenta días, fecha en la que el Ejecutivo provincial deberá promulgar y reglamentar un proyecto de ley que prohibió el consumo de tabaco en las dependencias de los tres poderes del Estado fueguino, incluidos entes autárquicos y medios de transporte público de pasajeros.

La propuesta fue aprobada en la última sesión ordinaria de la Legislatura provincial y contempla la aplicación de sanciones a todos los agentes que no cumplan con la norma, que van desde el apercibimiento la primera vez hasta el cobro de multas progresivas según el número de reincidencias.

La autoría de este proyecto antitabaco –que llevaba más de un año en comisión– corresponde al legislador del Movimiento Popular Fueguino (MPF) César Abel Pinto, quien exigió la realización de una "campaña permanente de difusión para informar a la población de los riesgos y las consecuencias del tabaquismo" que deberá ser llevada a cabo "en forma paralela con la prohibición de fumar".

La iniciativa de Pinto tiene como antecedente en Ushuaia la ordenanza que desde junio de este año prohíbe fumar en todas las dependencias municipales y en el Concejo Deliberante.

Estas normas afectan a buena parte del sector activo de la provincia, en particular de Ushuaia, donde los empleados estatales, tanto provinciales como municipales suman más de cinco mil personas a las que se les ha enquistado el debate en torno del consumo de cigarrillos. Mientras los fumadores estatales juegan en el bosque mientras el lobo no está, la entidad antitabaco LALCEC inauguró en la capital de la provincia el último día de setiembre su nueva sede y centro de asistencia médica.

Crear una conciencia

"En el aspecto ambiental, Tierra del Fuego tiene un desarrollo normativo de avanzada en el país. La puesta en marcha de una política ambiental supuso una estrategia orientada principalmente a generar en la población una toma de conciencia, sobre todo para poder modificar las acciones que tienen algún impacto sobre el medio ambiente que nos rodea y particularmente sobre el paisaje, que es una fuente invalorable de recursos para nuestra provincia." La idea pertenece al arquitecto Adolfo Valentín López, secretario de Planeamiento, Ciencia y Técnica de Tierra del Fuego y, como tal, responsable de la Dirección General de Medio Ambiente provincial.

–*¿Cuáles son los problemas más graves de Ushuaia en materia ambiental?*

–El principal es el más duro de resolver: la conducta de la gente. Es el más difícil porque es consecuencia de todos los otros. Luego hay temas puntuales como los residuos sólidos, ya que el marco natural de Ushuaia no permite tener un basural a cielo abierto sin provocar un impacto a nivel paisajístico. Tampoco podemos olvidarnos del problema de los residuos industriales que son de un tipo muy peligroso y que de alguna forma contaminan la bahía, mucho más al tener ésta una tasa muy baja de renovación de agua.

–*¿Cómo piensan modificar las conductas de los vecinos y turistas que llegan a la isla?*

–Si bien estamos al comienzo de distintos programas (recién llevamos un año y medio desde que se sancionó la Ley de Medio Ambiente en Tierra del Fuego), tenemos preparado un abanico de acciones que tiendan a generar conciencia en nuestra gente. Utilizamos dos vías de prevención: por un lado, la educación ambiental y la utilización de los medios de comunicación en general; y por el otro, la legislación que ya tenemos, que prevé una fiscalización consecuente con ese marco normativo. Esto último nos permite controlar los efectos que se dan ambientalmente y si es necesario corregirlos o repararlos.

FERROCARRIL FUEGUINO

ESTACION USHUAIA

Pasado mañana, después de 47 años, los habitantes de Ushuaia volverán a ver pasar un tren por sus calles. Solamente los más viejos tienen el lujo de recordar todavía la máquina a vapor del antiguo tren del presidio. Ahora, guardas que son guías turísticos, vagones revestidos en caoba y asientos de pana son los nuevos detalles del "Tren del Fin del Mundo".

Pasado mañana, cuando la ciudad de Ushuaia esté en pleno festejo de su 110 aniversario, se escuchará una campana anunciando la partida del primer viaje del Tren del Fin del Mundo. Montado sobre la traza del antiguo "tren de los presos" que dejó de funcionar hace 47 años, recrea una parte de la historia fueguina, cuando los detenidos del penal salían todas la mañanas para recoger leña del bosque y traerla a la ciudad, a la vez que ellos mismos continuaban el tendido de las vías. Lo que bien podría haber nacido de una fantasiosa conversación en alguno de los bares de la Avenida San Martín, frente a varias botellas de cerveza, terminó siendo una realidad llamada Ferrocarril Austral Fueguino. Tranex Turismo es la empresa que invirtió cuatro millones de pesos para que un ferrocarril vuelva a formar parte de la geografía fueguina. Gustavo Protti, su gerente general, dice que "se trata de un atractivo único: en Ushuaia no hay trenes y mucho menos uno turístico."

–*¿Cómo va a ser el recorrido del tren?*

–La vía atraviesa una serie de lugares muy turísticos por su belleza natural, para después internarse en el parque nacional. Todavía estamos conversando sobre esto, porque no queremos que los contingentes turísticos signifiquen un daño para el parque y fundamentalmente que todo sea ecológicamente sano. Para el turista hemos pensado toda una gama de servicios, empezando por el transporte con micros desde la ciudad hasta la estación principal: se llama "Estación del Fin del Mundo" y desde allí parte el tren. Está ubicada en el camping municipal y su diseño es de tipo fueguino, pero muy particular: por ejemplo hemos hecho un reloj especial para la torre.

–*Han fabricado un vagón para el Presidente...*

–Sí, lo hicimos especialmente para él. Difiere del resto primero en el color, que es de un tono borraviño. Tiene mesas, asientos de pana, un toilette, servicio de agua potable (tanto caliente como fría), cocina y un llamador para el mozo del vagón. Le hemos puesto cortinas y una superficie vidriada muy grande, para que se pueda apreciar en toda su dimensión el paisaje del recorrido. Tiene capacidad para ocho personas, y tenemos casi confirmado que el Presidente va a viajar cuando lo inauguremos pasado mañana. Además contamos con la presencia del secretario de Turismo de la Nación, Francisco Mayorga, el gobernador Arturo Estabillo y, como va a producirse un encuentro de intendentes en Ushuaia, vamos a invitarlos a pasear a todos. Después el vagón se va a seguir utilizando para alquilarlo.

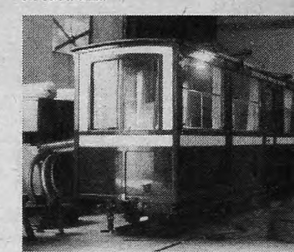
–*¿Cómo son los demás vagones?*

–Los de primera clase tienen capacidad para 16 pasajeros y hay una mesita cada dos personas. En cambio los vagones de segunda tienen lugar para 24 pasajeros pero ya sin mesita. De cualquier manera, los asientos también son de pana, todos están calefaccionados como para poder viajar confortablemente aunque afuera haya 15 o 17 grados bajo cero, una temperatura normal en el invierno de la isla. También todos han sidoconstruidos con detalles de terminación muy fina, revestidos en caoba lustrada por dentro.

–*¿Cual es el recorrido?*

–La primera parada del viaje va a producirse en la Cascada de la Macarena. Allí hay un mirador (no quiero contar demasiado para que lo disfruten mejor) allí también hay una tribu yamana, un bellísimo tallado hecho a escala natural que nos facilitó el museo para que se conozca cómo fueron los habitantes originarios del lugar y una parte de su historia.

El recorrido también atraviesa dos puentes que fueron construidos en nuestra fábrica y transportados para allá y luego nos internamos en el Parque Nacional unos dos kilómetros, hasta el ex aserradero Lombardich, una construcción muy antigua de la que sólo quedan los cimientos de hormigón. Allí hemos instalado una doble vía para que la locomotora a vapor pueda enganchar el tren para el regreso. La excursión completa durará aproximadamente dos horas y tenemos previstas cuatro salidas diarias, con una capacidad de cien pasajeros en cada una.



Todo está pensado para brindar un servicio de primera categoría: quienes hacen las veces de guardas uniformados son en realidad guías turísticos bilingües que permanentemente van a informar a la gente. Los vagones son de primera y segunda clase, todos muy bonitos y dotados de calefacción.

–*¿Cuánto le va a costar al turista?*

–Hemos pensado en un boleto de 30 pesos, que para las ofertas que actualmente brinda Ushuaia, no es caro. Pero, igualmente tenemos prevista una tarifa diferencial para los lugareños, porque si bien creemos que 30 dólares significan poco para un turista extranjero, queremos que la gente de Ushuaia y los alrededores lo puedan disfrutar del paseo en forma más accesible.

–*Tuvieron que apurar un poco los trabajos para llegar a tiempo con el 110 aniversario de Ushuaia.*

–(Se ríe) Apurar es poco. Tuvimos que trabajar todos los días del año, con nieve, lluvia, pero llegamos.



*Por Aldo Delrivo **

Para que pasen y la vean

Ushuaia, último confín del mundo –o principio–, como ciudad turística y ecológica pugna por instalarse en la fantasía de los vacacionistas aventureros de la Argentina, como ya lo está entre europeos, nórteamericanos y canadienses. Pero, lamentablemente, sólo obtenemos primeras planas en los diarios nacionales cuando se trata de conflictos, y las únicas imágenes actualizadas que tienen los argentinos de esta ciudad van asociadas con el frío, las fogatas y los galpones.

Sin embargo, esto es positivo. No muchas ciudades turísticas han sido presentadas en sociedad invitando a mirar por la puerta trasera: como resultado, han creado la fantasía de que ni siquiera tiene barrios obreros, como ocurre con Bariloche, una hermana patagónica con mejor publicidad.

En Ushuaia (no vamos a decir algo nuevo) hay mucho por hacer, muchísimo. La ciudad ha crecido y crece en forma descontrolada: existen graves problemas de vivienda y de servicios, nuestras calles son en su mayoría de tierra, casi no hay veredas, no hay cines ni teatros... Sabemos compensarlo.

Los bosques que nos rodean, en invierno son de encaje blanco, en otoño son de fuego y en verano increíblemente verdes. La bahía es azul, inmensidad y distancia (y no exageramos) interrumpida sólo por los veleros que en época estival se lanzan a la aventura de los mares del sur con sus capitanes de fábula.

En Ushuaia hay tantos chicos con edades entre 4 y 12 años que cuando nieva, en las calles empinadas sólo se ven trineos como en los cuentos de navidades nórdicas. Aquí, las gaviotas reemplazan a las palomas. Los nuevos carteles que señalan los nombres de las calles están tallados en madera de lenga. En muchas de nuestras oficinas públicas no se puede fumar. En la perrera ya no se matan perros, se esterilizan las hembras. Existen bastantes espacios verdes por barrio que son defendidos con uñas y dientes por las juntas vecinales. Desde el Concejo Deliberante estamos tratando de poner en marcha un proyecto para compactar las latas de aluminio y enviarlas a Puerto Madryn para su reciclaje, también estamos tratando de regular la propiedad de estas maravillosas tierras (otra que Plan de Arraigo). Tenemos un campito de golf muy agreste, un trencito que recorrerá quebradas y bosques, y el único Parque Nacional del país que tiene costa marina

Podemos seguir enumerando atractivos, pero preferimos que el visitante venga a disfrutar de todo esto y a emocionarse como alguna vez nos pasó a nosotros al mirar la costa y tomar conciencia de que por primera vez estábamos contemplando el Canal de Beagle, después de haber cruzado el Estrecho de Magallanes y de que más allá están las Islas Malvinas y la de los Estados, el Faro del Fin del Mundo, el Cabo de Hornos y el Polo Sur en la Antártida.

** Presidente del Honorable Concejo Deliberante de Ushuaia.*